MIESIĘCZNY DODATEK „NA TROPIE"
Rok I. 10. października 1934 r. Nr. 5

ŻEGLARZ

Numer 5

Oficjalny Organ Kierownictwa Drużyn Żeglarskich

SPRAWA MORZA.

Książka p. t. „Podług słońca i gwiazd" harcerza Wł. Wagnera, który w małej łodzi przepłynął Atlantyk, poprzedzona jest przedmową Przewodniczącego Z. H. P., dr. Michała Grażyńskiego. Ze względu na programowy charakter tej przedmowy przedrukowujemy ją za łaskawem pozwoleniem Autora.

Dzień był pochmurny, ale dziwnie jasny, jakby rozsłoneczniony. Niebo zalegała zwarta powała białych, nieruchomych, ale zapewne cienkich chmur, przez które sączyło się, jak przez sito międzyatomowych przestrzeni, chłodne światło słoneczne. Na wodzie leżał mleczny odblask. Od zachodu dął wściekły wiatr. Piętrzył on na Atlantyku olbrzymie fale i rzucał je wśród świstu, szumu i krzyków na szare, podniesione wysoko, skaliste brzegi zielonej Bretanji. Miało się wrażenie, że rozkołysane pagóry wód — zwichrzonych śnieżną jakby pianą u szczytów — szturmują zaciekle i nieustępliwie wzniesione również ręką Boga pozycje stałego lądu.

Leżąc na cyplu skalistego przylądku w St. Lunaire, wsłuchiwałem się z rozkoszą w rozszalałą bitwę żywiołów. Na horyzoncie rysowała się ostra szczerba w linji brzegów bretońskich, wypełniona małym, ale jakże sławnym w morskich dziejach Francji, miastem St. Malo. Stąd wypłynął kiedyś znakomity żeglarz, Jaques Cartier na odkrycie Nowej Francji.

Obsiadły mię wspomnienia.

Przypominam sobie, z jakim entuzjazmem czytałem w młodości opisy pierwszych odkrywczych wypraw oceanicznych. Postacie Vasco da Gama, Kolumba, Korteza Pizarra, Magellana — rysowały się na tle fantastycznych wprost opisów ich czynów w jasnych lub ponurych blaskach bohaterstwa albo awanturniczego ryzykanctwa. Z jednej strony potężny żywioł morski, tajemnicze, baśnią osnute kraje wschodu i zachodu, z drugiej — słabe, kruche statki, kierowane śmiało i wytrawną wolą, płynące zwycięsko poprzez niezmierzone przestrzenie oceanów — przeciw wiatrom i burzom, przeciw niebezpieczeństwu głodu, pragnienia, przeciw nienawiści ludów obcych. Pchała tych śmiałków na szerokie morza żądza odkryć, przygód, zysku. Z czynów ich rodziły się wielkie imperja kolonjalne hiszpańskie, portugalskie, angielskie, francuskie i holenderskie. Nas tam nie było. Złożyły się na to tak wewnętrzny charakter Morza Bałtyckiego, na którem niegdyś szeroko się Polska rozsiadła, jak i brak pozytywnego stosunku polskiego społeczeństwa do problemu morza i wszystkich z niem łączących się możliwości. Nie umieliśmy w przeszłości nie tylko wziąć udziału w awanturniczym, odkrywczym wyścigu narodów nadmorskich, ale nie rozwiązaliśmy nawet tych doniosłych zadań politycznych i gospodarczych, jakie łączyły się z posiadaniem dużych przestrzeni morskiego wybrzeża.

Dzisiaj w Polsce toczy się programowa praca nad tem, aby „wiatr od morza" dotarł do polskich serc i umysłów, by z tym skrawkiem naszego pobrzeża związać nierozerwalnie społeczeństwo, by utrwalić w niem przeświadczenie, że tu tkwi klucz naszej politycznej i gospodarczej niepodległości; przez tę pomorską bramę wiążemy się z całym światem, uzyskujemy oddech swobody. Bez niej stalibyśmy się niewolnikami.

Sprawa jednak morza, to nietylko sprawa uczucia, ale rozumu i planowego wysiłku; to nietylko święto morza, gromadzące setki tysięcy ciekawych turystów, ale równocześnie budowa Gdyni, uparte dążenie do posiadania własnych kolonij, to budowa polskiej floty wojennej i handlowej, organizacja przemysłu i handlu morskiego, tworzenie kadr „wilków morskich", to wreszcie wychodzenie na szerokie fale mórz z ukochaniem żywiołu morskiego, z szlachetnem pragnieniem przygód, zespolonem z umiejętnem ryzykanctwem, tem ryzykanctwem, które było i jest wielką zaprawą charakterów, które zdobywało i zdobywa nieprzeciętne zwycięstwa i sukcesy.

Z takich wychodząc założeń Związek Harcerstwa Polskiego, jako jeden z najważniejszych działów swej pracy, wysunął żeglarstwo morskie i śródlądowe. Chodziło i chodzi nam o to, by młodzież polską nastawić uczuciowo na problemy rzecznej i morskiej żeglugi, zbratać ją z żywiołem wodnym, wyposażyć we wszelkie w tym zakresie potrzebne umiejętności, dać upust młodzieńczej fantazji i żądzy przygód w wielkich i długich wyprawach wodnych, a przez to stworzyć najlepsze przesłanki psychiczne dla głębokiego ukochania idei morza i rozumnego pojmowania swych własnych w tym zakresie obowiązków.

Słowa te piszę niejako na marginesie opisu wyprawy oceanicznej młodego — 20 lat liczącego — harcerza, Wagnera. Ciekawy on jest niezmiernie nietyle przez błyskotliwe opisy wrażeń i spostrzeżeń, ile przez suchy ton sprawozdawczy wielkiego, naprawdę, czynu wyobraźni, woli i umiejętności. Wzruszaliśmy się kiedyś losem Kolumba i jego załogi. Tutaj zaś na skromnym, 9 metrów długości liczącym jachcie, pozbawionym wszelkich, nowoczesnych urządzeń i instrumentów, 2 potem 3 młodych ludzi odbywa roczną podróż od wybrzeża polskiego, po-

Wiatr, to nasza moc.

Wybierając się na wyprawę żeglarską, życzymy sobie **„pomyślnego wiatru!“** A bo też niema dla żeglarza większego nieszczęścia, jak kiedy na pełnej wodzie zaskoczy go cisza.

Drapcie żagle! — drwi z nas z przejeżdżającego tuż obok kutra, smrodzącego spaloną ropą naftową, — rybak.

Cóż robić? dla żeglarza wiatr jest tem, czem benzyna dla motorówki, węgiel dla parowego „handlarza“, lub ropa naftowa dla kutra, czy innego statku motorowego. Jest to nasza **siła popędowa.**

Na statku żaglowym jest większe zmartwienie, gdy panuje cisza, niż gdy dmucha niepomyślny wiatr.

Toteż wypływający na morze żeglarz pozdrowienie „pomyślnego wiatru“ przyjmuje przedewszystkiem w tem znaczeniu, że wiatr wogóle będzie.

Jednak wiatr wiatrowi nierówny! Żeglarz rozróżnia wiatry, na sprzyjające jego wyprawie, czyli **pomyślne** i na wiatry **niepomyślne.**

Najniepomyślniejszym wiatrem jest dla nas wiatr, który **grozi uszkodzeniem** naszego statku. Będzie to, albo bardzo **silny sztorm** lub **huragan**, który może połamać omontowanie i porwać żagle i olinowanie, albo każdy wiatr, który niesie nasz statek na brzeg, rafę lub mieliznę.

Pomyślność zatem wiatru zależy także od tego, w jakim kierunku on wieje w stosunku do naszego kursu. Jeżeli statek jest mocno zbudowany i ma dobre olinowanie, najpomyślniejszym dla niego będzie **wiatr pełny**, czyli **fordewind**, który dmie od rufy w kierunku dzióba statku. Porusza on najszybciej statek, bo nie tracimy nic na dryf.

Przy **bejdewindzie** poruszamy się stosunkowo wolno, gdyż możemy nabrać niewiele wiatru w żagle, a przytem droga wydłuża się przez lawirowanie i traci się czas przy zmianach halsów. Odczuwamy to najdotkliwiej, gdy trzeba płynąć po wąskim pasie wody. Bejdewind zwłaszcza ostry jest najmniej korzystny dla statków o ożaglowaniu rejowem, a więc fregat, które nie lubią **„wiatru w nos“.**

Najpomyślniejszym wiatrem nazwiemy taki wiatr, który nam pozwoli pod pełnemi żaglami dopłynąć do celu w najkrótszym czasie, bez narażenia statku na uszkodzenie.

Dobry wiatr, przybierając na sile lub zmieniając kierunek, może przejść w wiatr mniej pomyślny i wreszcie może się zamienić w burzę.

Jak poznajemy, że wiatr jest **za mocny?**

Przy fordewindzie, w takich wypadkach dziób statku zanurza się pod wodę. Przy wietrze bocznym kładzie się statek mocno na bok. Jednocześnie żagle pomimo dociągniętych szkotów **łopocą** na wietrze. Są to nieomylne objawy, że statek ma za dużo wiatru, wskutek czego należy zmniejszyć powierzchnię żagli, czyli zrefować żagle. Ryzykować przy nadmiernym wietrze nie należy, gdyż można stracić żagle lub olinowanie, wreszcie może nie wytrzymać ster, lub maszty.



Im wiatr jest mocniejszy tem bardziej refujemy żagle, względnie **zwijamy** je poprostu kolejno. Przy sztormach doświadczony żeglarz używa tylko **sztormowych żagli.** Są to żagle nowe, zasadniczo z mocnego płótna. Do sztormowych żagli zaliczamy **sztormowy fok, trajsel** zamiast grotu nie posiada torm i wskutek tego nie bije o wodę oraz **bryfok** (prostokątny żagiel ponad fokiem). W czasie burzy, statki mogą utrzymać kurs, płynąc fordewindem, przy pomocy samego bryfoku lub olinowania i masztów i w tym ostatnim wypadku wszystkie **„żagle są precz“.**

Jeżeli chodzi o siłę wiatru, oceniamy ją według **skali Beauforda.** Posiada ona 12 stopni.

0 stopni mamy przy **ciszy.** Wtedy statek stoi. Powierzchnia wody jest **gładka**, dym idzie prosto w górę.

Przy 1 stopniu, wiatr dmucha bardzo słabo z szybkością do 1,5 m na sekundę, statek zaczyna powoli płynąć, **morze lekko pomarszczone.**

2 stopnie wiatru dają do 3 m na sekundę szybkości. Wiatr jest lekki, zaledwie odczuwamy jego **podmuch na twarzy**, morze spokojne, fala do 2 m wysokości.

Przy 3 stopniach, mówimy, że wiatr jest słaby. Szybkość jego wynosi do 5 m na sekundę, **proporczyk i liście drzew poruszają się**, fala jest średnia do 3 m wysokości.

4 stopnie oznaczają wiatr o szybkości do 7 m na sek. Jest to wiatr średni. **Proporczyk pręży się na wietrze, gałązki drzew poruszają się**, fala jest duża o wysokości do 4 m.

5 stopni wiatru dają **świeży wiatr** o szybkości do 10 m na sek, **proporczyk łopocze, wiatr odczuwamy dłonią**, na falach robią się **białe grzywacze**, fala dochodzi do 5 m.

Do 6 stopni dochodzi wiatr o szybkości do 12 m na sek. Nazywamy go **silnym, statki refują żagle, szalupa chowa się między falami**, które mają do 7 m wysokości.

Przy 7 i 8 stopniach mamy bardzo silny wiatr, względnie wicher od 12 do 17 m na sek. Fala na morzu jest bardzo wysoka, statki zmieniają żagle na sztormowe, **ciężko się oddecha** przeciwko wiatrowi.

Gdy mamy wiatr o 9 stopniach przy szybkości do 20 m na sek., mówimy, że panuje **burza.** Do wiatru **nie można wymawiać słowa.**

10 stopni oznacza **sztorm** o szybkości do 24 m/sek. Przy tym wietrze sztormowe żagle się rwą, tworzą się **ściany wodne.**

11 i 12 stopni posiadają wiatry o szybkości od 24—30 i więcej m/sek. Mówimy, że panuje bardzo silny sztorm lub **huragan. Walą się maszty, spustoszenie w lesie, parowce chowają się między falami.**

Ponieważ zwijanie i refowanie żagli na dużym wietrze jest bardzo utrudnione, należy je uskutecznić w porze, gdy wiatr zaczyna się dopiero wzmagać.

O nadchodzącej burzy mówi nam gwałtownie **spadający barometr**, znajdujący się **na każdym pełnomorskim statku.**

Dr. L. K.

---

przez Dakar, do wybrzeży amerykańskich. Przeszło rok walki z niedostatkami materjalnemi, wadami łodzi, burzami i ciszami morskiemi. Trzeba było rzeczywiście młodości i niezłomnej woli, by to wszystko przetrwać zwycięsko i dokonać raz powziętego zamiaru. Wspaniałe ryzykanctwo łączyło się tutaj z umiejętnością i mocą charakteru.

I w tem tkwi wielka wartość moralna czynu harcerza Wagnera i jego towarzyszy.

Pragnąłbym, aby ten prosty opis faktów znalazł się w rękach wszystkich harcerzy i by z niego uczyli się, czego potrafi dokonać świadomość celu, umiejętność wykonania i wytrwałość w postanowieniu. Nie to życie jest piękne, które płynie w beztrosce niezasłużonych i niezapracowanych powodzeń, ale to, które wśród nawałnic daje sposobność do zwycięskich zmagań. Sądzę, że po nas, po tem pokoleniu, które wywalczyło wolność, trzeba będzie w wielkim trudzie i wśród groźnych niebezpieczeństw ustalać i rozwijać czynniki polskiej siły duchowej i materjalnej. Przed dzisiejszą polską młodzieżą odsłaniają się perspektywy ogromnych zadań, których dopełnienie ma wyprowadzić Polskę na szczyty kultury świata. Ale do tego, by jakiegoś dzieła dopełnić, trzeba nie tylko ukochać ideę i chcieć ją urzeczywistnić. Trzeba umieć posiąść umiejętność wykonania. Młodemu Wagnerowi nie wystarczył sam zapał — musiał przyswoić sobie wszystkie elementy umiejętności żeglarza. Lot do stratosfery, wyprawy na bieguny — zdobywanie szczytów w Andach, Atlasie czy Himalajach, przelatywanie nad oceanami, są nie tylko manifestacją ludzkiej brawury, ale pracą zdobytych uzdolnień. Nie zmniejsza to w niczem piękności przeżyć, wielkości zwycięstw, radości pokonania przeszkód.

I dlatego już w młodości swej marzenia o sławie trzeba spleść z mądrze pojętą i przeprowadzoną pracą.



Szkuner „Harcerz“ — własność Z. H. P.

Z wyprawy „Korsarza“

Niedziela, 30 lipca była uroczystym dniem w Harcerskim Ośrodku Morskim w Jastarni. Już od rana kipiało od przygotowań, którym nie było końca. Bo też to były uroczystości nielada. Harcerki chrzczą swą „Grażynę“, harcerze wingboty i hangary. Szkuner harcerski duma chłopców wrócił z redy i pieści oko galą i wyglądem pełnym powagi. Liczni w tym dniu w Ośrodku goście odbywają pielgrzymki na największy żaglowiec harcerski, który w roku przyszłym na dalekich wodach rozsławi imię Polski i tężyznę harcerską. Generał Marjan Zaruski przybył z 60-ciu harcerzami na jachtach ośrodka Morskiego w Gdyni na dzisiejsze święto, a różnokolorowe czajki, manewrując po porcie, porywają zwrotnością i malowniczym wyglądem. Zbliża się godzina 14. Uroczystość rozpoczęta. Silny wiatr kołysze zakotwiczone jachty, i kręcące się między brzegiem a Grażyną bajboty, odwożące gości na ceremonię chrztu. Zebrani na brzegu żywiołowo oklaskują druhnę Poznaniankę, wiozącą bajbotem skaczącym na falach dwu generałów: Zaruskiego i Orlicz-Dreszera. Jednak nie było jeszcze danem Druhowi Przewodniczącemu dokonać chrztu pupilki harcerek „Grażyny“, bo wśród zebranych przeleciał okrzyk „Korsarz w farwaterze“. Taki już los żeglarzy, gdzie tylko się zjawią, tam są i korsarze. Ten jednak zdążał do Jastarni w pokojowych zamiarach. Lecąc lekko na wodzie szedł pod wszystkiemi żaglami, by wziąć udział w uroczystościach, a wieczorem ruszyć w trzytygodniową podróż na wody skandynawskie. „Korsarz“ jest własnością Klubu Morskiego w Gdańsku, lecz w podróż tę idzie wyłącznie z harcerską załogą. Po przybyciu jachtu odbyły się uroczystości a tabor harcerski oficjalnie wzrósł o szereg nowych jednostek.

* * *

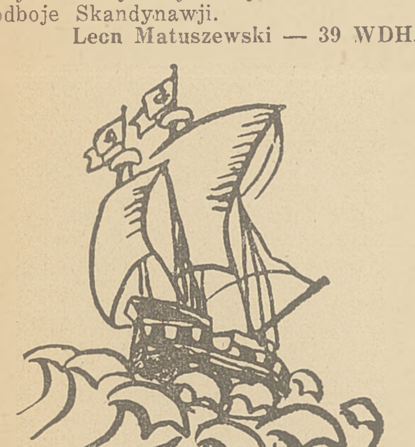
Zbliża się wieczór, wesoło pali się ognisko. Ile czaru i najpiękniejszych wspomnień nasuwa ono na myśl harcerzowi. Tu na brzegu morza, przy ognisku zebrani z całej Polski harcerze snują nitki tęsknoty za bezmiarem morskiem. Tu marzenia całoroczne o morzu zbierają się w wielki kłąb wiedzy, wiary i siły, z którego w przyszłości wypłynie niejeden rejs. Nastrój przy ognisku doskonały. Druh Przewodniczący śmieje się z kawałów i dowcipów harcerskich. Płynie pieśń za pieśnią, budząca nastroje coraz to nowe. Pogoda tryska wokoło. Żeglarze są dumni z obecności Naczelnego Harcerza, który ma tyle zrozumienia dla żeglarstwa.

Harcerz jednak łączy żywioł ognia z żywiołem wody. Uczestnicy ogniska żegnają „Korsarza“, który wychodzi w nocy na długi rys morski. Płynie pieśń pożegnalna!! Słowa życzliwe i bratnie uściski każą uczestnikom wyprawy pamiętać o wielkiej rodzinie harcerskiej, co tyle okazała im serca. Idzie pieśń za „Korsarzem“, której nie ścisną burze, której nie zagłuszą sztormy. Piękna pogodna noc. Jacht pruje bezszelestnie gładkie wody zatoki, a mrugające światła z lądu kuszą nas ku sobie. Ostatnie pożegnania polskiego wybrzeża. Mijają w nocnej ciszy godziny. „Korsarz“ jak ptak lekki, tuli się do fal i piersią delikatnie rozsuwa wody. Zgrabnie wchodzi na fale jak łamacz lodów, lekko i pewnie. Trudno opisać ile czaru ma w sobie piękna noc na morzu, gdy miljony gwiazd mrugają z zachwytu, widząc jacht w świetle księżyca. Fala za falą delikatnie uderzają w burty, jakby mówiły: „Czuwajcie, bo na morzu zwyciężają tylko silni, karni i przewidujący!“ Godzina czwarta nad ranem niedługo zacznie już świtać, następna wachta siada do steru, sternicy podają sobie kurs, informują o pogodzie i kierunku wiatrów. Poranny wiaterek stopniowo tężeje i koło południa nieźle już tańczymy na falach. Na horyzoncie nigdzie śladu statków, idziemy bowiem szlakiem, po którym nie chodzą parowce, to też dzień cały upływa na obserwacji fal i walce z morską chorobą. Zbliża się noc. Obliczenia nawigacyjne przewidują na kursie światła latarni morskiej. To też cała załoga wytęża wzrok, bo każdy chciałby mieć na swym koncie odkrycie lądu. Świateł jednak niema. Dopiero koło północy (czas) przeszedł nam za rufą pierwszy od wyjazdu parowiec, a po pewnym czasie ukazało się światło latarni morskiej. Światło latarni, to prawdziwy skarb dla żeglarzy. Po rodzaju światła poznajemy latarnię i ląd i orjentujemy się, gdzie znajduje się jacht. Tak było i tym razem. Światło umożliwiło orjentację i pozwoliło zbliżyć się do lądu tak, że rankiem przepłynęliśmy między 2-ma skalistemi wyspami, oddalonemi o kilka mil od lądu. Na wyspy te łatwo byłoby wpaść, lecz nie uczyniliśmy tego, bo Szwedzi mieliby napewno pretensje do nas, że rozbija-

my im nadbrzeżne skały. Nareszcie po 40 godz. żeglowania osiągnęliśmy stały ląd. Brzegi Gotlandu wyglądają ciekawie i b. malowniczo. Wśród pięknych lasów małe liczne osady i wieże starych kościołów. Kościoły te dzisiaj nieczynne stoją już od 2-ch wieków a jest ich na tym lądzie przeszło 70. „Korsarz" posuwa się teraz wolniej, wiatr bowiem osłabł. Korzystamy z okazji i jemy obiad, bo przy dużej fali trudno o gotowanej strawie marzyć. Po obiedzie zabieramy się do porządkowania jachtu, bo widać już cel naszej drogi — Wisby. Jesteśmy w porcie. Trafiliśmy jednak na zły czas, bo jednocześnie z nami wpływa flota wojenna szwedzka, z którą zaczynamy zawody na wytrwałość w upewnieniu zajętych przez nas miejsc na zakotwiczenie. Po trzykrotnych przenosinach zwyciężyliśmy. Dość licznie zebranym gościom demonstrujemy, jak się oblewa załogę wodą (przy umywaniu pokładu) i czyści metale, aby i na drugi dzień była ta sama robota. Następnego dnia udaliśmy się na zwiedzanie miasta. Ma ono sielsko pogodny wygląd. Trudno doprawdy uwierzyć, aby Wisby, zwane dzisiaj słusznie miastem ruin i róż, było kiedyś bazą i kryjówką grasujących na Bałtyku piratów.

Piękne i liczne ruiny mówią o dawnej potędze miasta. Pięknie zachowane grube mury, okalające całe miasto, moc kwiatów przed domami i śliczny ogród botaniczny, czynią Wisby czarownym zakątkiem, który zostaje w pamięci na długie lata. Nic więc dziwnego, że Wisby odwiedzane jest corocznie przez liczne jachty polskie. Po jednodniowym pobycie ruszyliśmy dalej na korsarskie podboje Skandynawji.

Lecn Matuszewski — 39 WDH.



Od Redakcji.

Z dniem 1 października b. r., Druh Kierownik Drużyn Żeglarskich powierzył redakcję „Żeglarza" Hm. Dr. Ludwikowi Kohutkowi.

W związku z tem Redakcja prosi o nadsyłanie korespondencji i materjałów do druku pod adresem: L. Kohutek, Katowice „Drapacz Chmur" 18.

Dhowi Matuszewskiemu z 39 W. D. R. Zamieszczamy. Prosimy o dalszy ciąg! Piszcie bardziej zwięźle. Prosimy o zdjęcia z wyprawy.

Z nawietrznej burty

W OSTATNICH MIESIĄCACH OTWARTO nową linję okrętową, łączącą Gdynię z portami indyjskiemi. Linja ta jest własnością szwedzkiego tow. okrętowego.

ROZBUDOWA PORTU GDYŃSKIEGO POSTĘPUJE NAPRZÓD; całkowicie wykończono już nabrzeże czechosłowackie, oraz częściowo nabrzeże rumuńskie, — o łącznej długości około 650 m.

PRACE PROWADZONE NA WYBRZEŻU idą w kierunku udostępnienia morza dla ruchu turystycznego. W związku z tem w Wielkiej Wsi — Hallerowie, w ciągu tegorocznego lata, drużyny robotnicze zatrudnione były przy pracach betonowych, niezbędnych dla przeprowadzenia szosy przez płw. helski. Rozpoczęto również budowę parku nadmorskiego, który ma być równocześnie rezerwatem roślinności z całego polskiego wybrzeża. Koszta budowy wyniosą około 400 tys. zł., a praca ukończona będzie za kilka lat.

W DNIU 16. IX. BR. WYRUSZYŁ Z GDYNI W PODRÓŻ NAOKOŁO ŚWIATA „Dar Pomorza", szkolny statek Marynarki Handlowej. Po uroczystej mszy św., odprawionej na pokładzie statku, odjeżdżających uczniów żegnał min. Flojar-Rajchman, podkreślając wielkie znaczenie historyczne tego rodzaju podróży. Załoga statku, wysłała depesze hołdownicze do P. Prezydenta i Marsz. Piłsudskiego, następnie odprowadzony przez motorówki i jachty, statek opuścił port.

WEDLE SPRAWOZDAŃ PRZEDSTAWICIELA L. M. K., który bawił w Brazylji, w poszczególnych stanach brazylijskich są doskonałe warunki pracy dla polskich rolników; świadczy o tem rozwój samorzutnego osadnictwa polskiego, który skupia około 200 tys. Polaków.

Z POCZĄTKIEM WRZEŚNIA SPUSZCZONO NA WODĘ w porcie wojennym Gdyni, nowy okręt polski, trawler — poławiacz min „Jaskółka". Jest to pierwszy okręt wojenny, zbudowany całkowicie z materjałów krajowych i wykonany w warsztatach marynarki wojennej.

W CZASIE OD 3—8 IX. BR. BAWIŁA W GDYNI, rewizytując flotę polską, eskadra sowiecka pod dowództwem adm. Gallera. Goście byli serdecznie podejmowani przez kolegów — marynarzy, odbyli szereg wycieczek, umożliwiających zaznajomienie się z dotychczasowym dorobkiem polskim na odcinku morza, oraz złożyli wizytę władzom wojskom w W-wie.

TEGOROCZNY OBÓZ L. M. K. ODBYŁ SIĘ NAD JEZIOREM NAROCZ. Fachowe kierownictwo, troskliwa i serdeczna opieka, spotkały się z wielkiem uznaniem uczestników.

Przy świeżej bryzie

Cieszę się, że jako stary żeglarz przez „Żeglarza" mogę się znów przyłączyć do Kochanej Braci Żeglarskiej.

Obejmując Redakcję, powierzoną mi przez Druha Kierownika Drużyn Żeglarskich, jestem w prawdziwym kłopocie.

Wszak poziom harcerstwa żeglarskiego stanął już na takiej wyżynie, iż obcy chcą widzieć w nas swój wzór. Toteż nasz „Żeglarz" również powinien wznosić się na coraz wyższy poziom! Zdaję sobie z tego sprawę. Spodziewam się, że pójdziemy naprzód pod pełnemi żaglami.

Wierzę mocno, że korzystny forderwind uzyskam jednak przy Waszej Druhowie pomocy!

Zamknęliśmy sezon letni, a z nim okres Waszych przepięknych wędrówek i włóczęg wodnych. Nie wypada nie podzielić się z całą bracią harcerską doznanemi wrażeniami, nabytem doświadczeniem i nowemi zdobyczami techniki.

Piszcie więc Kochani Druhowie o swych przeżyciach wodnych! Utrwalcie je po wszystkie czasy na łamach „Żeglarza"! Ilustrujcie je szkicami i zdjęciami!

Nie zasklepiajcie się w sobie. Nic nie jest warte życie człowieka, choćby najpiękniejsze, jeśli je wsadzimy pod korzec. Podzielcie się więc z nami wiadomościami o Waszej pracy, dorobku i zamierzeniach na przyszłość!

Przyniesie Wam to zadowolenie z siebie i zaufanie do własnych sił, zaś innym dacie przez to wiele korzyści i wzbudzicie podziw do Waszych poczynań.

Czuwaj!

„Orzeł Skalny".

Z teki Błękitniaka

Wizja Błękitniaka.

Po dniu gorącej pracy zapadł ciemny mrok,
Znużona wiara po namiotach twardo śpi,
Po gwiezdnym stropie niebios wartownika wzrok
Błąka się licząc małe, srebrne, zimne skry.
I oto widzi w dali — okręt płynie hen...
Na pochylonych masztach żagle bielą się...
O burty twarde jak stal, łomoczą grzbiety fal.
To „Okręt błękitny" mknie...

Widzą ich tam — tam żeglują błękitni harcerze!
Wchodzi na bram sygnalista błękitny po wancie.
Błyszczy nasz znak — jeden z naszych tam czuwa przy sterze,
I słyszę Twój głos, Kochany Komendancie!

Mgr. Witold Bohdanowicz — Wilno.

ŻEGLARZ miesięczny dodatek „NA TROPIE"
Adres Redakcji: Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich, Warszawa, ul. Myśliwiecka 3/5.
Adres Administracji: „Na Tropie", Katowice, ulica Szafranka, Konto P. K. O. Nr. 305 330. —
Prenumerata roczna łącznie z „Na Tropie" — 5 zł, dopłata do prenum. „Na Tropie" — 1 zł.